

Tom Naukow. Plockiego

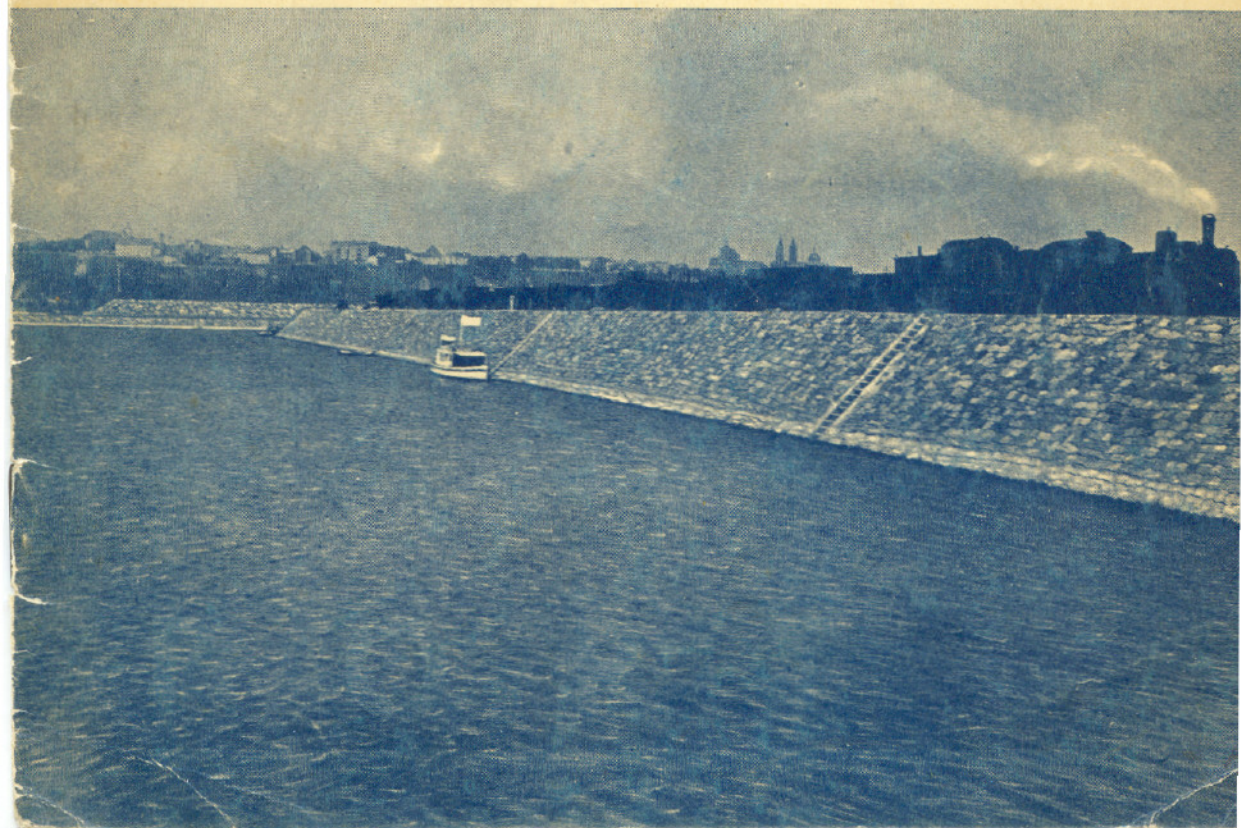
G

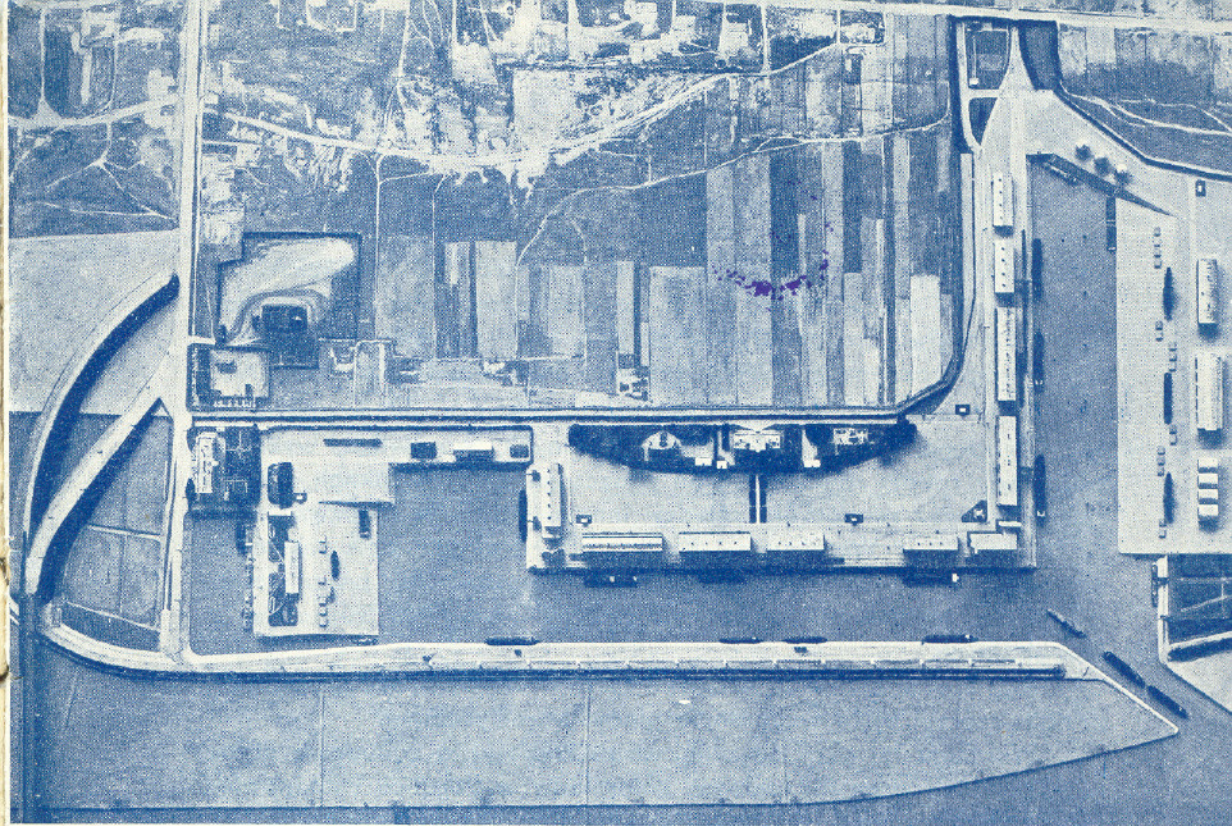
Biblioteka In. Zielińskich

P O R T

NA WIŚLE

W PŁOCKU





Model portu wg projektu.

Port na Wiśle w Płocku

Rzeki od najdawniejszych czasów służą ludzkości jako dogodne drogi komunikacyjne. Wszędzie tam, gdzie handel i przemysł w walce konkurencyjnej szukają najtańszych środków przewozowych, rozwija się żegluga nie tylko na szlakach rzecznych, ale i na sztucznie wytworzonych drogach wodnych, tj. kanałach żeglugi. W krajach nie tylko Europy zachodniej, lecz i wschodniej, znaczna część ruchu towarowego odbywa się drogą wodną. W Polsce udział transportu wodnego w ogólnym ruchu towarowym, jak dotychczas, jest minimalny i wynosi zaledwie około 1%. Nie dowodzi to, byśmy nie doceniali dróg wodnych, bo zbyt oczywista jest taniość przewozu tym środkiem komunikacyjnym w porównaniu z innymi, ale specjalne warunki, w jakich żegluga i drogi wodne u nas znalazły się po wskrzeszeniu państwowości polskiej, w znacznej mierze ten anormalny stosunek tłumaczą.

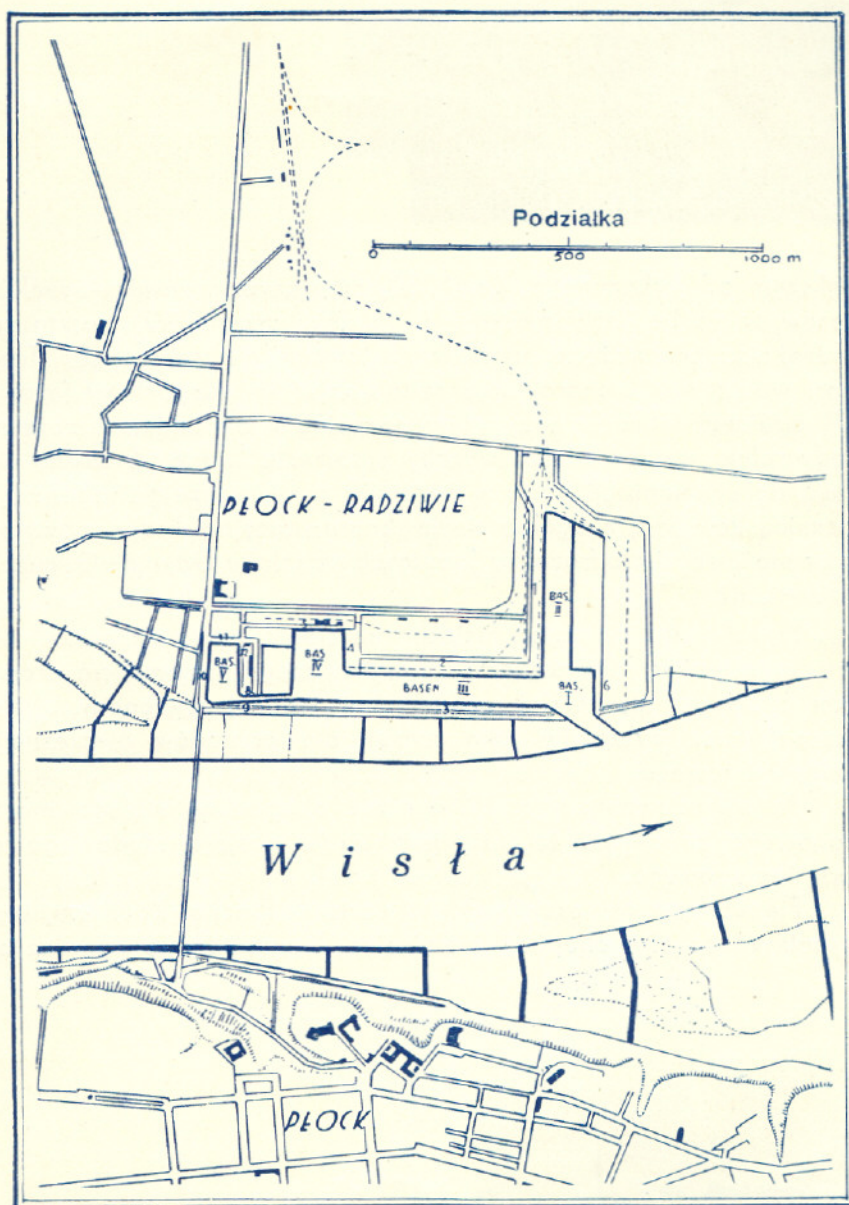
Zaborcom nie zależało na rozwoju naszego życia gospodarczego, to też nie przyczyniali się oni wcale lub tylko w bardzo nieznacznym stopniu do ulepszenia sieci dróg wodnych i zwiększenia ich zdolności przewozowej przez regulację rzek oraz budowę kanałów i portów. Zrozumiałym więc jest, że w zakresie budowy naszych dróg wodnych pozostało jeszcze bardzo wiele do zrobienia.

Stały brak dostatecznych funduszy nie pozwolił na rozwinięcie należytego tempa budowy dróg wodnych; wprawdzie wykonywane były roboty regulacyjne na poszczególnych odcinkach niektórych rzek oraz rozpoczęta między innymi na Wiśle środkowej budowa portów w Warszawie i Płocku, ale regulacja rzek posiadała charakter przeważnie ochrony brzegów zagrożonych przez wodę, a budowa portów miała na celu przede wszystkim zatrudnienie bezrobotnych.

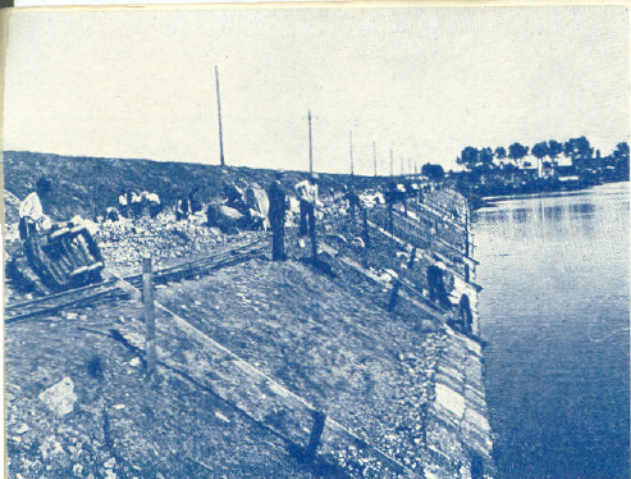
Dopiero w ostatnich czasach sprawa budowy dróg wodnych została szerzej ujęta w ogólnym planie inwestycyjnym.

Wyrazem tej akcji są zwiększone kredyty na zabudowę połoków górskich oraz na budowę zbiorników w Porąbce i Rożnowie, jak również mające się zacząć w najbliższej przyszłości większe roboty regulacyjne na Wiśle i przy wykańczaniu portu handlowego pod Saską Kępą w Warszawie oraz przy budowie portu na Żeraniu. Jednym z etapów tej akcji jest uruchomienie w r. 1937 wykonanej już części portu handlowego w Płocku—Radziwiu.

Miasto Płock, położone na prawym brzegu Wisły, w odległości 120 km od Warszawy i 46 km od Włocławka, znajduje się na skrzyżowaniu największej naszej drogi wodnej z trasą lądową Łódź—Kutno—Sierpc—Gdynia. Sąsiadujące bogate tereny rolnicze Mazowsza i Kujaw oraz położony w odległości 100 km okręg łódzki przyczyniają się do tego, że Płock posiada znakomite warunki naturalne dla budowy portu handlowego o charakterze przeładunkowo-eksportowym. Do czasu oddania do użytku portu w Radziwiu nie było na całej 220 km długości Wisły pomiędzy Warszawą a Toruniem ani portu, ani obrzeży, zaopatrzonych w urządzenia przeładunkowe i zezwalających na dogodną wymianę towarów pomiędzy wodą a lądem. Już sam brak portu na tak znacznej długości głównej arterii wodnej w Polsce pomiędzy Warszawą a Toruniem był poważnym argumentem konieczności budowy portu w Płocku, położonego w połowie drogi między tymi dwoma miastami. Ruch towarowy na Wiśle w Płocku, jak wykazuje statystyka, ma stałą dążność wzrostu. Rok 1936 zamyka się obrotem o 150%



Sytuacja portu.



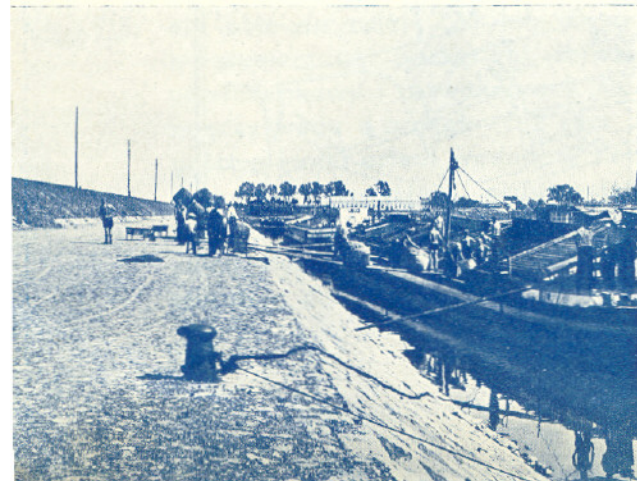
Obrzeże Nr 3 w basenie III w budowie

większym od wykazanego w r. 1930, przy czym przewóz ładunków masowych na barkach towarowych stanowi prawie 90%, reszta zaś to drobnica przewożona na statkach towarowo-pasażerskich. Transport wodny ma tu charakter przede wszystkim eksportowy (prawie 80% ogólnego obrotu), przy czym naczelnie w nim miejsce zajmują płody rolne, w części tylko wyroby przemysłu i inne. Z chwilą oddania do eksploatacji portu w Radziwiu, a zwłaszcza połączenia go boczną kolejową z ogólną siecią komunikacyjną kraju, powstają nowe możliwości dla frachtów łamanych na szlaku Gdynia—Gdańsk—Płock—Łódź.

Przechodząc do opisu historii powstania portu zaznaczyć należy, że istniejący dotychczas na lewym brzegu przy moście drogowym basen o niewielkiej powierzchni wodnej wykonany został jeszcze przez zaborców jako schron dla pontonów ówczesnego mostu łyżwowego.

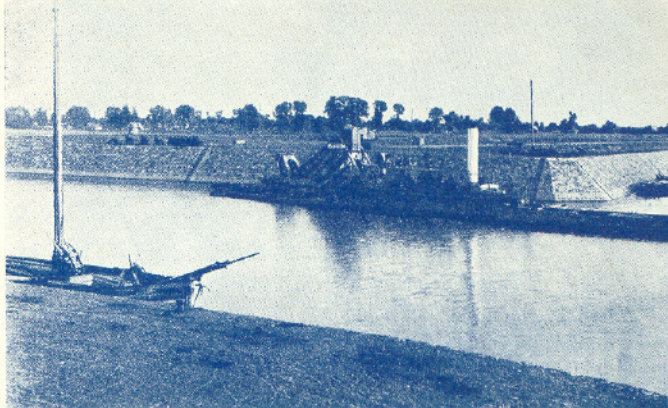
Po wybudowaniu w r. 1916 przez okupantów stałego mostu drogowego zimowisko to służy jedynie dla postoju rządowego taboru żeglugowego.

Pierwsze roboty przy budowie portu w Płocku—Radziwiu, rozpoczęte za czasów okupacji niemieckiej i prowadzone również od



Obrzeże Nr 3 w basenie III ukończone.

Widok od wjazdu.



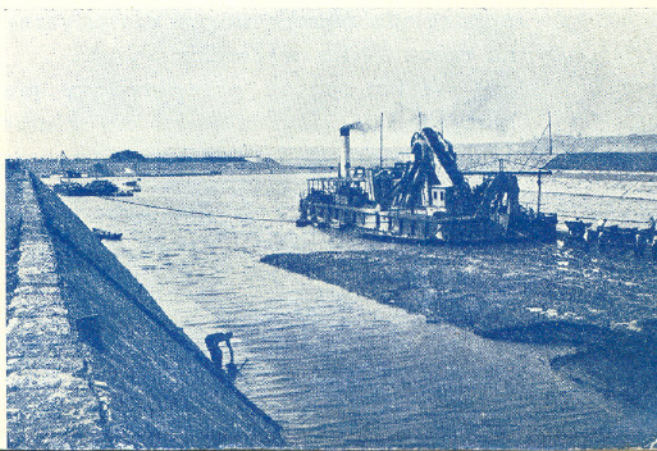
pierwszych lat niepodległości przez Rząd Rzeczypospolitej obejmowały początkowo tylko wykonanie wału ochronnego, mającego na celu zabezpieczenie projektowanego za nim portu handlowego.

Kwestia umieszczenia portu na lewym, a nie na prawym brzegu Wisły, została zgóry przesądzona z powodu braku odpowiednich terenów przy prawym bardzo wysokim brzegu Płocka oraz trudności doprowadzenia tutaj torów kolejowych na poziom pobrzeża Wisły; istnienie natomiast niskich i rozległych terenów w Radziwiu, w pobliżu stacji kolejowej, ogromnie sprawę wyboru miejsca na założenie portu ułatwiło.

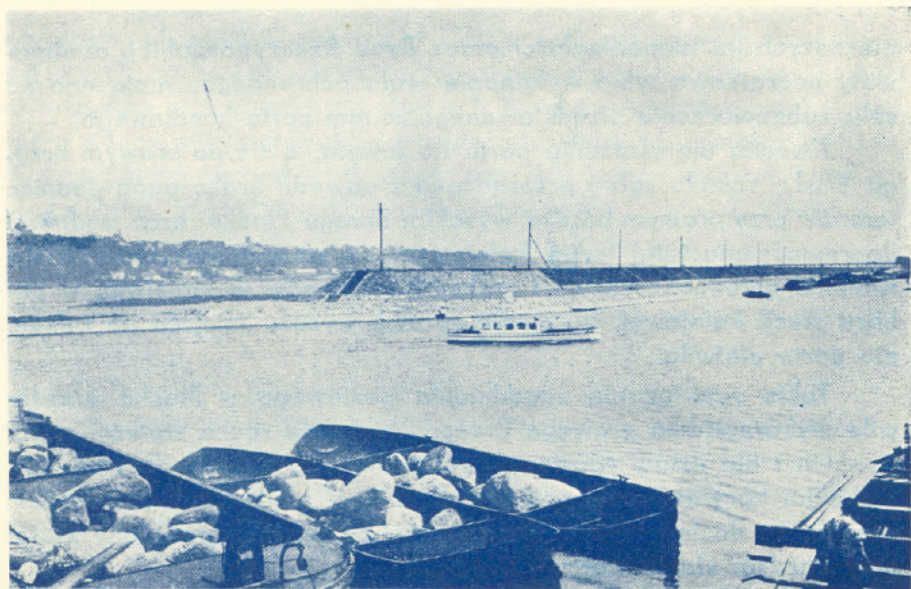
Takie rozwiązanie zagadnienia portowego w Płocku umożliwiło wykorzystanie prawego brzegu Wisły dla ruchu statków pasażerskich i dla celów sportowo-wodnych oraz zmusiło do podjęcia głębokim korytem rzeki pod wjazd portowy na lewym brzegu w taki sposób, że dostęp taboru towarowego do portu zapewniony został przy każdym stanie wody.

Motywy te, obok możliwie najkorzystniejszego założenia kanału wejściowego do portu, a przede wszystkim położenia stacji kolejowej w Radziwiu, zadecydowały ostatecznie o wyborze miejsca na założenie portu w Płocku.

Pogłębianie basenu Nr III.



Usytuowanie nowego portu na lewym brzegu Wisły wytwarza pewne utrudnienia dla dojazdu i transportu towarów między portem i położonym na prawym brzegu miastem. Jednakże, z uwagi na przeważająco tranzytowy charakter ruchu towarowego w porcie, jak również stosunkowo niewielki udział samego miasta w obrocie towarowym portu, utrudnienia te nie mają większego znaczenia, jeśli mieć na widoku przede wszystkim ogólnie państwowy charakter tej inwestycji.



Widok ze stoczni portowej przez wał na Wisłę i Plock.

Projekt portu przewiduje łączną powierzchnię 5 basenów portowych około 11 ha, zaś z kanałem wjazdowym z rzeki – 11,8 ha. Rozmiar basenów oraz długość nabrzeży portowych dostosowano do przewidywanego w miarę rozwoju ruchu handlowego, opartego na danych uzyskanych ze sfer handlowych, rolniczych i żeglugowych, z uwzględnieniem danych statystycznych o dotychczasowym ruchu na rzece Wiśle w Płocku.

W ten sposób przewidywany przeładunek w porcie towarów, idących tranzytem z kolei na statki i odwrotnie, określono na 160.000 ton, z autobusów lub konnych zaprzęgów na barki i na odwrót, wliczając w to również przeładunek dla potrzeb miasta, na 55.000 ton, razem około 215.000 ton rocznie.

Budowa obrzeża Nr 2 w basenie III.



Przyjąwszy normę przeładunkową dla jednego mb nabrzeża rocznie w tej wysokości, jaką przeciętnie wykazują środkowo-europejskie porty rzeczne niezbyt bogato wyposażone w urządzenia przeładunkowe dała się ustalić następująca ogólna długość projektowanych nabrzeży w porcie:

dla przeładunku tranzytowego	987 mb
dla ruchu kołowego	726 ..
dla bunkrowania statków	94 ..

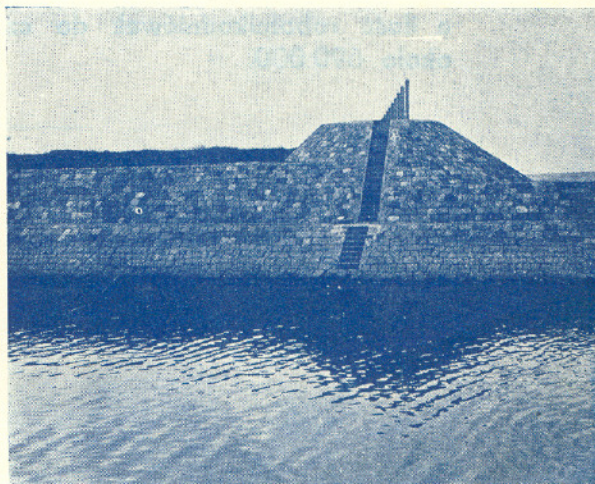
Razem . . . 1.807 mb

Sprawność przeładunkową tych nabrzeży możliwym będzie stopniowo podnosić przez stałe zwiększanie i ulepszanie urządzeń przeładunkowych oraz ich modernizację.

Poza nabrzeżami służącymi dla celów przeładunkowych zaprojektowana została (częściowo już wykonana) pochylnia, przeznaczona na stocznię handlową dla użytku prywatnych przedsiębiorstw budowy statków. Stocznia ta ma zapewnione warunki rozwoju, gdyż już obecnie na prowizorycznych stoczniach płockich skutnicy miejscowi naprawiają i budują szereg jednostek taborowych dla szyprów całej żeglownej Wisły. Dla remontu taboru rządowego przewidziano oddzielną stocznię przy warsztatach w basenie Nr. 4.



Wjazd do portu.



Dla wszystkich nabrzeży oraz dla stoczni przewidziane dogodne połączenia kolejowe względnie kołowe umożliwią swobodny ruch towarów tak w obrębie, jak i poza obrębem portu. Rozmieszczone na terenie portu place, połączone szerokimi ulicami, służyć będą dla większości nabrzeży na skład i magazynowanie towarów oczekujących na załadowanie na barki, na wagony lub na pojazdy drogowe. Ogólna powierzchnia placów w porcie wraz ze stoczniami, wynosi około 31,6 ha, cały zaś teren zajęty pod port, około 43,5 ha.

Wszystkie nabrzeża portowe zaprojektowano jako skarpy brukowane, wyposażone w schody granitowe, uchwyty, pachołki żelazne i t. p., nabrzeża zaś zaopatrzone w tory kolejowe otrzymają również ruchome dźwigi przeładunkowe.

Na budowę portu do chwili obecnej wydatkowano okrągło — 3.700.000 zł, do całkowitego zaś jego wykończenia potrzeba jeszcze około 1.500.000 zł. Łącznie zatem koszt wykonania portu, gdyby ceny robocizny i materiałów utrzymały się na dzisiejszym poziomie, wyniesie około 5.200.000 zł.

W obecnym stanie budowy rozmiar wykonanych robót w porcie płockim da się ująć w liczbach następujących:

wykonanych nabrzeży wysokich	840 mb
niskich.	880 "
zabrukowanych ulic	16.000 m ²
robót ziemnych w basenach i wykopach	
suchych	650.000 m ³
ciągów kanalizacyjnych dla wód opadowych	1.500 mb

Wszystkie prace w porcie prowadzone były sposobem gospodarczym, ze specjalnym zwróceniem uwagi na to, by jak najwięcej zatrudnić ludzi ze względu na bezrobocie panujące w Płocku, to też wydatki na robociznę stanowią około 75% ogólnych wydatków, a ilość robotnikodniówek do czerwca 1937 r. osiągnęła liczbę około 690.000.



1507/52
G. 857.